

ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

9 DE JULIO DE 2014

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los nueve días del mes de julio del año dos mil catorce, siendo las 9h18, se instalan en sesión ordinaria, en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión de Movilidad: concejala Daniela Chacón; concejales: Sergio Garnica, y, Eddy Sánchez quien preside la sesión.

Además se registra la presencia de los siguientes funcionarios municipales: Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad; Ing. Rubén Lozano, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros Quito; Ing. Marcelo Narváez, Sr. Juan Arteaga, José Aguirre y Roberto Noboa, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Sr. Juan García, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Sres. Ruth Sarango y Giovanni Romero, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros Quito; Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del concejal Carlos Páez; Dr. Álvaro Fiallos, Carmen Idrovo y Ana Isabel Caseres, funcionarios del despacho del concejal Sergio Garnica; Sres. Hernán Altamirano y Nathalie Allauca, funcionarios del despacho del concejal Eddy Sánchez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario y da lectura al orden del día.

1. **Conocimiento de la resolución emitida por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito, sobre la declaratoria de emergencia de dicho sistema; e, informes técnicos y jurídicos que sustentan dicha declaratoria.**

Ing. Rubén Lozano, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros Quito: Realiza la presentación, en la misma que detalla los siguientes aspectos: a) la evolución de los servicios de transporte de la EPMTMQ – TROLEBUS, CSO, ECOVÍA; EPMTMQ b) la evolución de la disponibilidad de la flota; c) logística operacional; d) presupuesto de repuestos y accesorios en la EPMTMQ; e) la recuperación y remplazo de la flota existente el procedimiento; y, f) la declaratoria de emergencia del servicio de transporte público a cargo de la EPMTMQ. La presentación se adjunta al acta como anexo No. 1.

Por otro lado solicita que se le permita realizar la explicación jurídica al Dr. Giovanni Romero.

La comisión acoge la solicitud del Ing. Lozano.

Siendo las 9h27, ingresan a la sala de sesiones los concejales Eduardo Del Pozo y Patricio Ubidia.

Dr. Giovanni Romero, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros Quito: Manifiesta que la resolución No. 008, por la cual se declara en emergencia al sistema de transporte METROBUS-Q, se basa sobre los hechos constantes en los informes emitidos por la Empresa TROLEBUS, los mismos que se fundamentan en los artículos 52 y 53 de la Constitución Ecuatoriana; artículo 3 y 11 de la Ley Orgánica de Compras Públicas, en función de lo expuesto se procedió con la declaratoria de emergencia.

Concejal Eddy Sánchez: Manifiesta que en ninguno de los artículos a los cuales hace referencia, se expresa que es facultad del Gerente de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros declarar en emergencia, por el contrario la máxima autoridad de la empresa es el Directorio; y, en este caso dicho directorio no tuvo conocimiento de la referida declaratoria.

Dr. Giovanni Romero, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros Quito: Expresa que las autoridades tenían conocimiento de la declaratoria.

Concejal Eddy Sánchez: Consulta qué autoridades fueron las que tuvieron conocimiento de esta situación.

Dr. Giovanni Romero, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros Quito: Responde que los concejales y el Gerente de la Empresa.

Concejal Sergio Garnica: Expresa que se ha vuelto a conocer los mismos argumentos de la semana anterior, a pesar de que la única duda que quedó pendiente fue determinación de caso fortuito y fuerza mayor a la declaratoria de emergencia.

Por otro lado, recomienda que se realice una reunión del Directorio, a fin de que se pueda conocer con mayor detalle sobre el tema.

Concejal Eddy Sánchez: Señala que es pertinente aclarar que el plan estratégico de la empresa lo aprueba el Directorio así como el POA y el presupuesto correspondiente, el gerente está obligado a informar al Directorio de todo su accionar, en este caso, la declaratoria de emergencia ameritaba una reunión del Directorio.

Insiste además, que su posición no es poner cortapisa a la referida declaratoria de emergencia, por el contrario solicitan elementos para poder defender la resolución adoptada.

Concejal Patricio Ubidia: Manifiesta que está de acuerdo con lo expresado por el concejal Sánchez, en que no se busca poner cortapisas a la declaratoria, por el contrario se busca tener los argumentos correctos para defenderla, ya que la Municipalidad se rige bajo reglamentos, ordenanzas y leyes y no se puede ir en contra de la ley.

Concejal Eduardo Del Pozo: Manifiesta que en función de lo establecido en la ordenanza No. 301 de las Empresas Públicas, en la cual se establece que la máxima autoridad de las empresas es el Directorio, llama a los funcionarios a que mantengan informado al Directorio de todas las actuaciones de la empresa; por otro lado, mociona que el Señor Gerente de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros Quito, mantenga informada a la comisión de los avances que tenga este procedimiento.

Siendo las 10h10, sale de la sala de sesiones el concejal Eduardo Del Pozo.

RESOLUCIÓN No. 1:

La comisión, luego de conocer el informe sobre la motivación técnica y jurídica de la declaratoria de emergencia del Sistema Integrado de Transporte Público Metrobus-Q, **resuelve:** solicitar al Ing. Rubén Lozano, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros Quito, se sirva informar de manera mensual o cuando la comisión así lo requiera, los avances obtenidos para dicho sistema de transporte, en función de la referida declaratoria.

Concejal Patricio Ubidia: Mociona que se solicite al Señor Alcalde, para que este tema sea conocido en el seno del Concejo Metropolitano.

RESOLUCIÓN No. 2:

La comisión, **resuelve:** solicitar al Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, analice la posibilidad de incluir en orden del día de la próxima sesión del Concejo Metropolitano, el informe presentado por el Ing. Lozano.

2. **Presentación del Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad, del informe relacionado con el transporte interparroquial del Distrito Metropolitano de Quito.**

Siendo las 10h15, sale de la sala de sesiones la concejala Daniela Chacón.

Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad: Realiza la presentación, en la misma que se detalla los siguientes temas: a) Rutas de transporte público en el Valle de Tumbaco; b) rutas de transporte público formal Valle de Tumbaco; c) rutas de transporte público Valle de Los Chillos; d) rutas de transporte público formal Valle de los Chillos; e) propuestas de rutas de transporte público en parroquias del Valle de Los Chillos; f) rutas de transporte público formal parroquia Calderón; g) rutas de transporte público parroquia Guayllabamba; h) rutas de transporte público parroquias Pomasquí, Calacali y San Antonio; i) marco regulatorio. La presentación se adjunta al acta como anexo No. 2.

Siendo las 10h21, ingresa a la sala de sesiones el concejal Eduardo Del Pozo.

RESOLUCIÓN No. 1

La Comisión de Movilidad, luego de conocer el informe sobre el transporte interparroquial del Distrito Metropolitano de Quito, **resuelve:** solicitar al Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad, que en un plazo máximo de 15 días, remita para conocimiento de la comisión en mención, un informe respecto de la posibilidad jurídica, para dar solución a la regularización de los transportistas informales.

Siendo las 10h24, ingresa a la sala de sesiones la concejala Daniela Chacón.

RESOLUCIÓN No. 2

La comisión **resuelve:** solicitar al Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad, que en un plazo máximo de 21 días, remita para conocimiento de la comisión en mención, un informe del diagnóstico de la situación de la Secretaría a su cargo, desde el año 2009 hasta la actualidad.

Además, en el referido informe, deberá detallar la situación del transporte parroquial, intraparroquial y periférico, con las recomendaciones respectivas, a fin de dar una pronta solución a la problemática de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.

Siendo las 10h56, salen de la sala de sesiones los concejales Patricio Ubidia y Daniela Chacón.

3. Presentación del Ing. Jean Pol Armijos, del informe relacionado con el transporte convencional periférico no regularizado del Distrito Metropolitano de Quito.

Siendo las 11h02, ingresa a la sala de sesiones la concejala Daniela Chacón.

Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad: Realiza la presentación en la misma que detalla los siguientes aspectos: a) ubicación; b) servicios actuales; c) rutas sin autorización; d) sitios de paradas y unidades sin autorización; e) demanda diaria; f) pasajes que suben y bajan tramos; g) origen y destino de viajes; h) motivos de viaje; e, i) marco legal vigente. La presentación se adjunta al acta como anexo No. 3.

La comisión avoca conocimiento de la presentación y recomienda que se proceda en el marco de la resolución anterior, relacionada con la formulación de la posibilidad jurídica, para dar solución a la regularización de los transportistas informales.

4. Varios.

Concejal Eduardo Del Pozo: Manifiesta que por motivos de fuerza mayor tuvo que ausentarse de la sesión, sin embargo quiere manifestar su apoyo a la moción presentada, relacionada con la solicitud de informes mensuales o cuando la comisión así lo requiera, sobre los avances de la declaratoria de emergencia del sistema de transporte.

Siendo las 11h15, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado, el señor Presidente de la comisión, y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.



Lic. Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión
de Movilidad
MVT



Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito

ANEXO No. 1



Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

SUBSISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE A CARGO DE LA EPMTQP

Julio 2014

1.- LA EVOLUCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE LA EPMTQP – TROLEBUS

Trole	IPK	Regularidad disponibilidad de flota	Km Operados / mes	Recaudación / mes	Pasajeros Pagos / mes	% Cobertura / T. Público	Velocidad Operacional (Km/h, promedio)
jun-10	9,31	91,46%	3.938.971	\$ 3.943.246	14.327.520	14,47%	18,39
jun-14	16,86	76,07%	1.770.376	\$ 4.793.601	11.851.127	14,38%	15,44
Avance / Retraso	81,10%	-23,43%	-56,79%	31,30%	31,30%	-0,48%	-16,04%

- El IPK se incrementó en 81,10%, se ha recorrido menos Km., con menos flota, se ha transportado más usuarios.
- La regularidad del uso efectivo de la flota, es la relación de los Km programados con los Km. ejecutados. Se ha reducido y es menos eficiente por la falta de flota operativa.
- La cobertura de la demanda disminuye en (-0,48%), no se satisface la demanda existente de usuarios en el corredor.
- La Velocidad operacional ha disminuido por la invasión a las vías exclusivas y por el incremento del tiempo de embarque y desembarque en las paradas por la saturación de usuarios dada la falta de unidades.



1.- LA EVOLUCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE LA EPMTQP – CSO

CSO	IPK	Regularidad disponibilidad de flota	Km Operados / mes	Recaudación / mes	Pasajeros Pagos / mes	% Cobertura / T. Público	Velocidad Operacional (Km/h, promedio)
jun-12	3,67	86,40%	251.000,18	\$ 203.489	932.555	2,40%	19,33
jun-14	5,15	84,83%	223.161,00	\$ 746.141	1.174.182	3,08%	13,36
Avance / Retraso	45,78%	-4,85%	-11,23%	38,91%	38,86%	45,00%	-5,02%

- El IPK se ha incrementado en 45,78%, esto indica que se ha recorrido menos Km., con menos flota y se ha transportado más usuarios.
- La regularidad en el uso efectivo de la flota, se ha incrementado por la incorporación de flota nueva.
- La cobertura de demanda se incrementa (+45%), por la incorporación de flota articulada nueva en reemplazo a los 39 buses tipo.
- La Velocidad operacional ha disminuido por la invasión a las vías exclusivas por parte de vehículos particulares.

1.- LA EVOLUCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE LA EPMTQP – ECDVIA

ECOVIA	IPK	Regularidad disponibilidad de flota	Km Operados / mes	Recaudación / mes	Pasajeros Pagos / mes	% Cobertura / T. Público	Velocidad Operacional (Km/h, promedio)
jun-10	10,86	95,30%	176.619,91	\$ 427.734	1.918.093	4,38%	10
jun-14	13,24	98,00%	178.308,45	\$ 384.481	2.010.200	6,70%	16,16
Avance / Retraso	21,68%	3,04%	12,22%	36,55%	36,55%	47,60%	-14,95%

- El IPK se ha aumentado en 21,68%. En este caso el incremento del kilometraje recorrido es proporcionalmente menor al incremento de usuarios, esto se debe al aumento de unidades articuladas B12 a partir de mayo de 2012.
- Se ha incrementado la cobertura de la demanda (numero de pasajeros).
- La Velocidad operacional ha disminuido por la invasión a las vías exclusivas básicamente en el tramo de la Av. Pichincha.

22

1.- LA EVOLUCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE LA EPMTQ

FACTORES QUE AFECTAN LA CAPACIDAD: PERDIDAS DE TIEMPO A USUARIOS. CALCULO DE DEMORAS EN EL SISTEMA.

- En el año 2007 se transportaban 11.000 pasajeros por hora por dirección (fuente UOST).
- En el 2014 este número bajó a 7.000 pasajeros por hora por dirección (fuente: propuesta de ampliación y mejoramiento del trole de Quito, Consultora A&V).
- Por lo tanto, y pese al crecimiento de la ciudad, la capacidad de transporte bajo en 4.000 p/h/d, equivalente a un 36%.
- Esta se refleja en la incapacidad del sistema para transportar la demanda del corredor. Lo que deriva en un bajo nivel de servicio y la evidente incomodidad de los pasajeros, que es de conocimiento público.
- Por lo cual el adelanto en los tiempos de procesos de adquisición de unidades que reemplazan a la flota averiada, así como la compra de respuestas para habilitar las unidades que están en el taller y la optimización de la operación beneficia al menos a 240.000 pasajeros por día que utilizan el sistema.

1.- LA EVOLUCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE LA EPMTQ

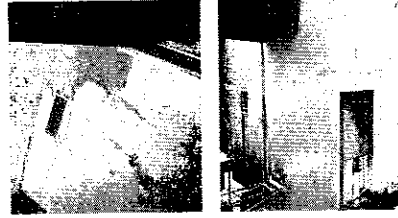
FACTORES QUE AFECTAN LA CAPACIDAD: COSTOS DERIVADOS DE LA DEMORA

- Costo por hora del tiempo en Quito de usuarios del transporte público: es de \$ 1,91 (Fuente: Estudio de evaluación económica del Metro de Quito)
- Aumento de tiempo de recorrido en ruta en el sistema: 7 min. Equivalente a 0,22 dólares por pasajero. Equivalente a 57,900 dólares por día en demoras, por problemas operacionales e invasión de la vía exclusiva.
- Aumento de tiempo de espera en paradas: de 0,5 minutos en promedio a 1,6 minutos; equivalente a 9.100 dólares por día, por problemas de flota insuficiente.
- Aumento de tiempo de viaje de demanda reprimida del sistema: aproximadamente 4.000 pasajeros hora dirección, quienes deben utilizar medios alternativos. Equivalente a 10.300 dólares diarios.
- VALOR TOTAL: \$7.300 POR DÍA
\$2.139.000. POR MES
\$ 27.828.000 AÑO

1.- LA EVOLUCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE LA EPMTQ

FACTORES QUE AFECTAN LA CAPACIDAD: INFRAESTRUCTURA EN MALAS CONDICIONES

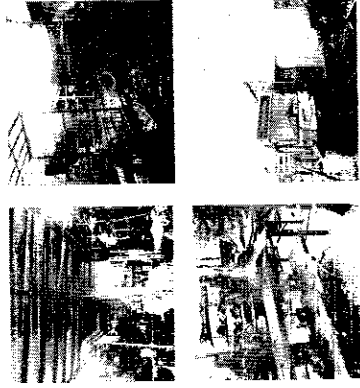
- Los carriles exclusivos de la Ecovía 9.3 Km. y 4Km. de los carriles del Trole, desde Marín Vaquerde hasta Quilumb están en muy mal estado, debe cambiarse la capeta de rodadura con hormigón rígido.
- El taller central de mantenimiento tiene un defensor del 80% en el piso, filtraciones en varios sitios y la pintura interna y externa se encuentra destruida en 100 %, los extractores de humo se encuentran dañados. Lo cual produce enfermedades respiratorias al personal.
- El área de vestidores de los trabajadores, las baterías sanitarias del personal administrativo es insuficiente, generando condiciones de insalubridad.
- Las oficinas de los técnicos de mantenimiento no brindan condiciones adecuadas de salubridad y funcionalidad.



1.- LA EVOLUCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE LA EPMTQ

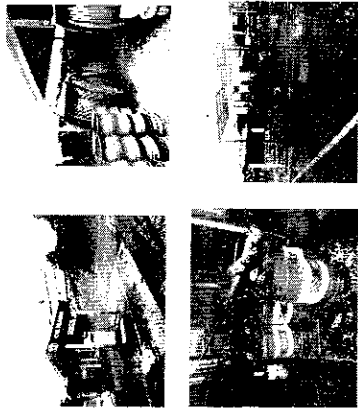
FACTORES QUE AFECTAN LA CAPACIDAD: INFRAESTRUCTURA EN MALAS CONDICIONES

- Los espacios de las botegas de herramientas, repuestos, materiales en tránsito, aceites, han sobrepasado la capacidad de almacenamiento.
- El manejo y tratamiento de los desechos del mantenimiento mecánico está ocasionando contaminación ambiental.
- El taller de carrocerías es insuficiente y no funcional, no cubre la demanda.
- El lavado de unidades se realiza en la noche y a la intemperie, el funel de lavado está destinado como botadega.



1.- LA EVOLUCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE LA EPMPQ

FACTORES QUE AFECTAN : INFRAESTRUCTURA EN MALAS CONDICIONES



- El suministro de combustible adicional opera, sin cumplir las normas técnicas y seguridad, lo que expone a un alto riesgo de accidentes.
- El área de vulcanizado se encuentra saturada no abastece la demanda de servicio por el incremento de la flota.
- El acopio de neumáticos no tiene un proceso técnico adecuado por lo que se almacena por todas partes.

1.- LA EVOLUCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE LA EPMPQ

ACCIDENTES ATRIBUIBILES PRODUCIDOS ENTRE OTROS FACTORES AL MALESTADO DE LAS UNIDADES Y AL EXCESO DE PASAJEROS EN LA UNIDAD

Accidentes al interior, por expulsión de usuarios al caer las puertas de los buses articulados disco No. B10M

Ord.	Unidad	Conductor	Fecha	Lugar	Heridos	Muertos
1	D013	Asimbajal Ipp Marco Antonio	24/01/2013	6 de Diciembre y Pavia	5	
2	D020	Guevasamin Flores Carlos Julio	21/09/2013	6 de Diciembre y Rio Coca	6	
3	D025	Guanabanga Caba-Mercos Vinicio	15/10/2013	6 de Diciembre y Rio Coca	3	
4	D002	Vinueza Gutierrez Marcelo	21/03/2014	6 de Diciembre y Taregu	2	1
TOTAL					16	1

2.- LA EVOLUCION DE LA DISPONIBILIDAD DE LA FLOTA

DISMINUCION DE FLOTA OPERATIVA

- La flota de trolebuses de la primera etapa (54 unidades) cumple su vida útil en diciembre de 2015.
- Los 42 buses articulados Volvo B10 del Corredor Ecovía están en mal estado lo que no permite brindar niveles de seguridad y fiabilidad a los ciudadanos.
- La flota no operativa se incrementa anualmente por el desgaste progresivo propio de la operación, sin que exista una programación de reemplazo que permita garantizar la continuidad del servicio.
- La causa principal de la baja en la disponibilidad de la flota es la no disponibilidad de repuestos.
- En condiciones normales la flota de reserva es del 10%, por lo tanto no mas de 11 unidades deberían estar fuera de operación; sin embargo la flota no disponible para la operación es de un 25% del total. Por lo tanto, actualmente no se cuenta con flota operacional para cubrir las unidades que se encuentran en procesos de reparación.

2.- LA EVOLUCION DE LA DISPONIBILIDAD DE LA FLOTA

DISMINUCION DE FLOTA OPERATIVA

REPORTE DE AVERIAS ANUALES DE LAS FLOTAS 1 Y 2 DE TROLEBUS (MUESTREO)

Trolebus	2010	2011	2012	2013	2014	total
Flota 1	100	115	105	125	54	445
	86	84	97	106	41	353
Flota 2	83	81	91	106	45	386
	69	58	76	91	49	343
Total						
						7080
						67.42

2. - LA EVOLUCION DE LA DISPONIBILIDAD DE LA FLOTA
DISMINUCION DE FLOTA OPERATIVA

- El incremento de averías 2.700 en las unidades (primer semestre de 2014) en la ruta generan una disminución del nivel de servicio. La tasa de averías en ruta crece con un factor anual de 3.5%.
- Considerar que el 78,3% de la flota usada en la operación no cumple con la norma técnica de la RTV (87 troleibuses, 17 articulados B10M y los 80 articulados B12M) incumplen la norma técnica de la RTV. Lo que ha generado una notificación de multa de la AMT (\$26.880 - AMT PROF 3549-2014).

3. - LA LOGISTICA OPERACIONAL

PLATAFORMAS PARA ESTACIONAMIENTO Y DE OPERACIONES 2D10:
Area: 3.400 m2, flota 113
M2 estacionamiento/unidad = 3.400
113

PLATAFORMAS PARA ESTACIONAMIENTO Y DE OPERACIONES 2014:
Area: 3.400 m2, flota 239
M2 estacionamiento/unidad = 3.400
239

NORMA TÉCNICA (Ordenanza 3457) PARA ESTACIONAMIENTO Y DE OPERACIONES: m2/ unidad = 40
M2 estacionamiento/unidad = 14,23

3. - LA LOGISTICA OPERACIONAL

PERSONAL TECNICO DE MANTENIMIENTO AÑO 2010 = 102 técnicos, flota 159
RESULTANTE A 0,64 TÉCNICOS POR UNIDAD

PERSONAL TÉCNICO DE MANTENIMIENTO POR BUS 2014 = 141 técnicos, flota 239
RESULTANTE A 0,59 TÉCNICOS POR UNIDAD

PERSONAL CONDUCTORES AÑO 2010 = 344 conductores, flota 159
RESULTANTE A 2,16 CONDUCTORES POR UNIDAD

PERSONAL CONDUCTORES AÑO 2014 = 402-84 (más condiciones de salud y condiciones legales), total 378 conductores, flota 239
RESULTANTE A 1,58 CONDUCTORES POR UNIDAD

REFERENCIA TRANSMILENIO: 2. 4 conductores / unidad

4. - PRESUPUESTO DE REPUESTOS Y ACCESORIOS EN LA EPMT PQ

Ejecución Presupuestaria del rubro Repuestos Periodo 2010-2013									
	2010	2011	2012	2013		2010	2011	2012	2013
Presupuesto	1.275.572,3	1.275.572,3	1.275.572,3	1.275.572,3	Presupuesto	1.275.572,3	1.275.572,3	1.275.572,3	1.275.572,3
Requerimientos	1.691.855,8	1.341.891,4	1.341.891,4	1.341.891,4	Requerimientos	1.691.855,8	1.341.891,4	1.341.891,4	1.341.891,4
Diferencia	416.283,5	66.319,1	66.319,1	66.319,1	Diferencia	416.283,5	66.319,1	66.319,1	66.319,1
Porcentaje	33,2%	5,3%	5,3%	5,3%	Porcentaje	33,2%	5,3%	5,3%	5,3%

En promedio se ha ejecutado apenas el 39% del total de los requerimientos de repuestos.

5. – PROPUESTA OPERACIONAL

PROPUESTA TROLEBUS

- Recuperación inmediata de 9 vehículos (Compra de repuestos mercado local) en dos semanas y 7 unidades adicionales en 6 meses (repuestos importados).
- Incorporación de 20 buses articulados nuevos
- Flota operativa: 100 unidades servicios paradero, 8 buses articulados servicios expresos y 10 buses convencionales servicios expresos.
- Paradas renovadas y opción de incremento de capacidad para operación en convoy, servicios adicionales para el usuario.

PROPUESTA ECOVIA

- Reemplazo de 42 buses articulados B10 por 20 buses B12 y 20 buses nuevos, 50 unidades al servicio Paradero y 10 articulados al servicio semi expreso, 12 buses convencionales servicios semi expreso.
- Incorporar a la operación 7 buses B12 adicionales en corto plazo.
- Arreglo de todas las paradas rectificando las plataformas para que queden al mismo nivel del piso del bus.



7. – LA RECUPERACIÓN Y REPLAZO DE LA FLOTA EXISTENTE. EL PROCEDIMIENTO

- Si no se actúa de manera inmediata la situación se agravaría para las unidades que ya presentaron problemas o eventualmente para otras que entrarían en esta situación crítica.
- En los próximos tres meses se proyecta con la tendencia actual 1.770 averías en la flota de trolebuses, lo que significa un promedio de 17 averías por unidad en este periodo de tiempo. Por lo tanto cualquier ahorro de tiempos es vital en las intervenciones que son necesarias de forma urgente
- Con las 177 unidades disponibles el nivel de servicio es correspondiente a una ocupación de 9,6 pasajeros por metro cuadrado. Esta situación y la cobertura de la demanda se verían severamente afectados si se salen del servicio las 54 unidades de trolebus que cumplirán la vida útil (2015). Esto implica perder el 48% de la flota de trolebuses.



7. – LA RECUPERACIÓN Y REPLAZO DE LA FLOTA EXISTENTE. EL PROCEDIMIENTO


- El tiempo normal para un proceso de compra de buses es de aproximadamente de 9 meses (tres meses para el proceso hasta la firma del contrato y seis meses para la entrega de los buses). La declaratoria de emergencia reduciría sustancialmente los tiempos.
- Según la norma Metropolitana la vida útil de los buses es de 20 años, es decir el próximo año si no se modifica la norma, quedarían fuera de servicio 54 trolebuses, con lo que el sistema colapsaría totalmente por falta de unidades, ocasionando suspensión parcial del sistema.
- Es imperativo y urgente la construcción del taller de mantenimiento complementario en Chiriyacu.
- Es urgente implementar un plan de mitigación de impactos ambientales en el taller el recreo como medida de prevención de riesgos y seguridad laboral.




7. – LA RECUPERACIÓN Y REPLAZO DE LA FLOTA EXISTENTE. EL PROCEDIMIENTO

- Se han declarados desiertos dos procesos en un periodo de ocho meses lo que implica una situación crítica de disponibilidad de flota reportada en los respectivos informes.
- Un nuevo proceso de las mismas características y con un eventual riesgo de que se declare desierto significaría la imposibilidad de prestar el servicio de transporte de pasajeros por falta de unidades, por lo que la declaratoria de emergencia reduce los tiempos y los riesgos de procesos fallidos como los anteriores.


PS

 **8.- LA DECLARATORIA DE EMERGENCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO A CARGO DE LA EPMT PQ.**
BASE LEGAL LOSNCP.


- **Art. 6 N° 31.- SITUACIONES DE EMERGENCIA.-** Son aquellas generadas por acontecimientos graves tales como accidentes, terremotos, inundaciones, sequías, grave conmoción interna, inminente agresión externa, guerra internacional, catástrofes naturales, y otras que provengan de fuerza mayor o caso fortuito, a nivel nacional, sectorial o institucional. Una situación de emergencia es concreta, inmediata, imprevista, probada y objetiva.

 **8.- LA DECLARATORIA DE EMERGENCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO A CARGO DE LA EPMT PQ.**
BASE LEGAL LOSNCP.

- **LA SITUACIÓN ES CONCRETA**
Como se ha demostrado actualmente existe insuficiencia de unidades de transporte, el deterioro de muchas de ellas, la falta de repuestos, la distorsionalidad e inseguridad en muchas de las paradas de los diferentes corredores afecta directamente el nivel de servicio (calidad) del transporte público del sub sistema Metrobus-Q, lo que al momento ha ocasionado permanentes reclamos e insatisfacción por parte de los usuarios y la ciudadanía en general.
- **LA SITUACIÓN REQUIERE UNA INTERVENCIÓN INMEDIATA**
La solución a los problemas actuales del servicio de transporte, requiere de una solución inmediata, impostergable e improrrogable, toda vez que proporcionar el servicio en las condiciones actuales, generara gran malestar social y posibles accidentes difíciles de controlar.

 **8.- LA DECLARATORIA DE EMERGENCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO A CARGO DE LA EPMT PQ.**
BASE LEGAL LOSNCP.

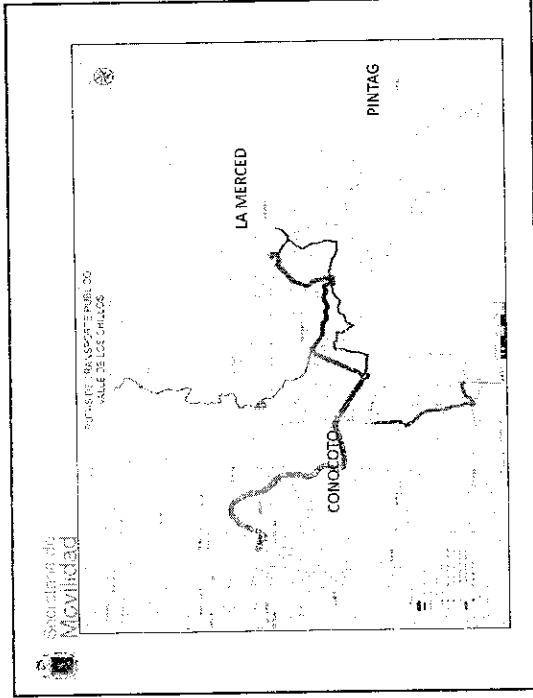
- **LA SITUACIÓN ES IMPREVISTA**
Los graves daños a las personas y bienes por la precaria condición en la que actualmente presta servicios la EPMT PQ, no son previsibles, ya que debido a la falta de recursos por un lado y la dificultades para reemplazar los vehículos, toda vez que en los dos procesos iniciados en el año 2013 e inicios del 2014 fueron declarados desiertos los procesos de adquisición de 40 buses articulados, lo que hace que hoy el sistema se encuentre en graves condiciones de operación, lo cual se agrava debido al tiempo que implicaría desarrollar procesos licitatorios ordinarios
- LA SITUACIÓN ES PROBADA Y EVIDENTE**
Como consta de los informes respectivos es notorio el daño que presentan un importante número de unidades, como también se evidencia que un gran número de unidades se quedan averiadas en el recorrido con pasajeros en su interior, a esto se suma el mal estado de las paradas.

 **8.- LA DECLARATORIA DE EMERGENCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO A CARGO DE LA EPMT PQ.**
BASE LEGAL LOSNCP.

- **LA SITUACIÓN ES OBJETIVA**
Obedece a una necesidad pública, un deber estatal que debe ser atendida de manera inmediata e impostergable, a fin de solucionar los problemas que se presentan diariamente, debido al estado actual de la flota, las condiciones físicas que se encuentran varias paradas, la inseguridad, la gran cantidad de usuarios del servicio que diariamente utiliza, quienes continuamente reclaman por una atención adecuada, oportuna, confiable y segura.
- **LA SITUACIÓN ES PROBADA Y EVIDENTE**
Ha quedado demostrado los daños que presentan un importante número de unidades, como también se evidencia que un gran número de unidades se quedan averiadas en el recorrido con pasajeros en su interior, a esto se suma el mal estado de las paradas, Esto ha sido evidenciado por la ciudadanía, medios de comunicación social y autoridades de control de tránsito.

ANEXO No. 2

**RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO
VALLE DE LOS CHILLOS**



**RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO FORMAL
VALLE DE LOS CHILLOS**

Operadores	Flota Total	# Rutas	Nombre Ruta	Clase de Ruta	Flot a.
Termas Yuta	43	4	La Merced - Mairin Mairin - Las Palmeras Mairin - El Nacional El Tingo - El Geon	Interparroquial	17
Libertadores del Valle	40	5	Camal de Conocoto - El Geon Mairin - San Pedro de Taboada - Cuentiles Mairin - Hospitillo de INNFA - San Juan Mairin - Omateca Alta - Esperanza de Conocoto - Cuentiles Mairin - La Sierpe (Fajardo)	Interparroquial	7
Eyraguasana	17	1	Mairin - Pintag - San Alfonso	Interparroquial	7
TOTAL RUTAS =				TOTAL	100
Flota =				FLOTA =	100

Buses intraprovinciales del Cantón Rumiñahui = 390
 Operadoras intraprovinciales del Cantón Rumiñahui = 13
 Número de usuarios estimados que ingresan a la Terminal Microregional "Marín Los Chillos" = 30.000 pasajeros / día

TRANSPORTE INTRAPARROQUIAL EN VALLE DE LOS CHILLOS (AMAGUAÑA)

Prolongación de la Ruta Amaguaña - Cuentiles. Para dar servicio a los habitantes del lado oriental de la parroquia, se propone prolongar la Ruta Cuentiles hacia el Sector de San Luis, San Juan y Guamba, entrando al pueblo por el centro, hasta el mtrn - terminal propuesto. Es necesario mejorar la calidad de las vías, para lo cual se propone mantener los anchos actuales de camino vecinal, con elementos de pacificación del tránsito, aceras, plataformas en los centros poblados por los que atraviesa, a fin de permitir un flujo continuo pero lento de los automotores por esta vía. El tiempo de viaje en este sector, y con el aumento del circuito, las frecuencias deben ser de 10 minutos.

TRANSPORTE INTRAPARROQUIAL EN VALLE DE LOS CHILLOS (AMAGUAÑA 2)

Legalizar el servicio de la Ruta n. La Libertad de Cataguanga y prolongarla hasta el Barrio El Blanqueado, en el municipio de Amaguaná, en el departamento de Boyacá, en el marco regular por los marzanos. Se propone localizar y ampliar hasta el Barrio El Blanqueado la población que vive en el Barrio El Blanqueado y la Zona del Castillo de Amaguaná, en el municipio de Amaguaná, en el departamento de Boyacá, al Parque Pazocha sirviendo a los barrios de esa sector. Con esta medida se priorizará en lugar de una unidad, este recorrido lo deberían hacer dos unidades.

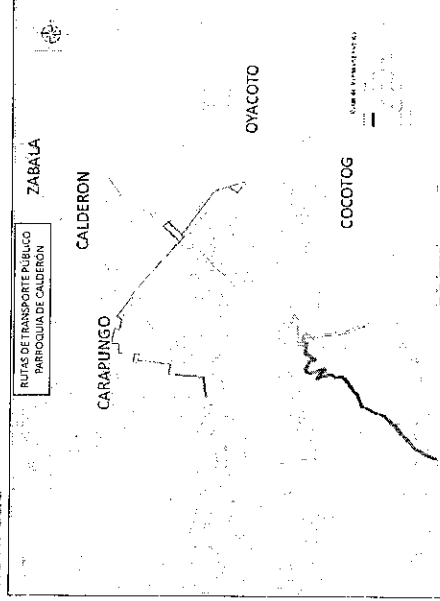


PROPUESTAS DE RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN PARROQUIAS DEL VALLE DE LOS CHILLOS

RUTAS
Amaguaná (Cuendina, Libertad de Catacuango, El Blanqueado)
Pintag (San Alfonso, La Concepción, ESPE, San Luis, Triángulo)
Alangasí (Mirasierra, Triángulo, Conocoto)
La Merced (Barrio San Carlos)
CC. San Luis- Quitumbé (Vía Nueva Av. Princesa Tsa)

Crear rutas nuevas con operadores regulares (17 registros que fueron devueltos por la Operadora General Pintag)

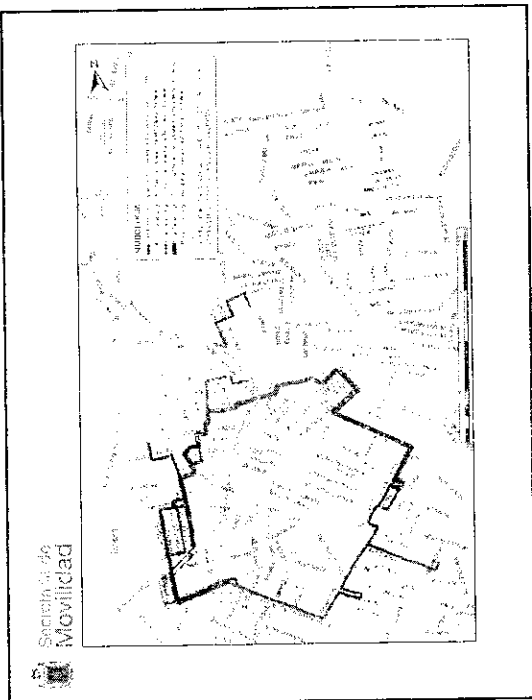
RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO FORMAL PARROQUIA CALDERÓN



Handwritten signature or initials.

Secretaría de Movilidad

RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL PARROQUIA CALDERÓN



Secretaría de Movilidad

RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO FORMAL PARROQUIA DE CALDERÓN

Comandante	Flecha Total	# Rutas	Nombre Ruta	Carga de Ruta	Flecha
Guayabana	9	1	Cayaco - Carapungo - Dinspen	Intra-parroquia	9
S.J Cocotog	14	2	Cocotog - Terminal Río Cocha Cocotog - Terminal Río Cocha / Av. Simón Bolívar	Intra-parroquia	10
Marina Espinoza	9	2	Zabala - Ojaló Sapito - Carabugo	Intra-parroquia	4
				Inter-parroquia	2
				Inter-parroquia	2
				Inter-parroquia	1
TOTAL RUTAS =	5	5			32

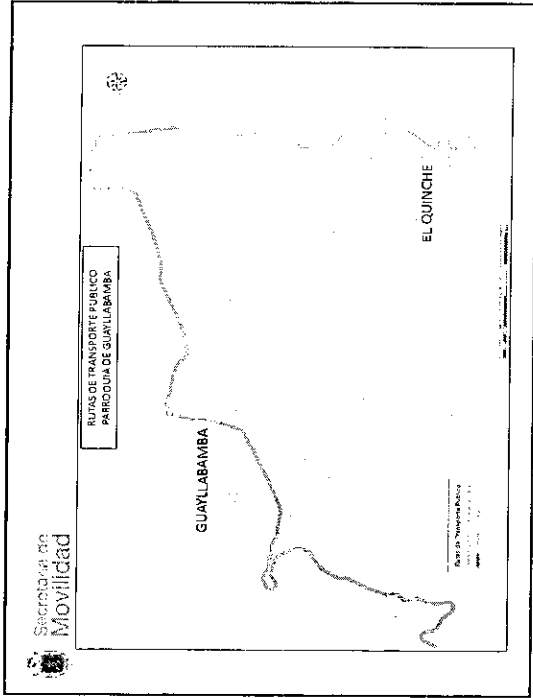
TOTAL FLOTA = 32

RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL PARROQUIA DE CALDERÓN

Cooperativa	Nombre Ruta	Flecha
Transparencia	Carapungo - Guabito	
Transparencia - Ruta Viva	Carapungo - A. General	
Aso. Simón Bolívar	Riverchahu	
Aso. Kinroa	Carapungo - Ojocalo	Flecha aproximada informal
Aso. Simón Bolívar	Carapungo - Luz y Vida	170 Unidades
Aso. Kinroa	Carapungo - Cotillano	
Aso. Kinroa	Mariposa	
Aso. Kinroa	Carapungo - Bailepito	

Secretaría de Movilidad

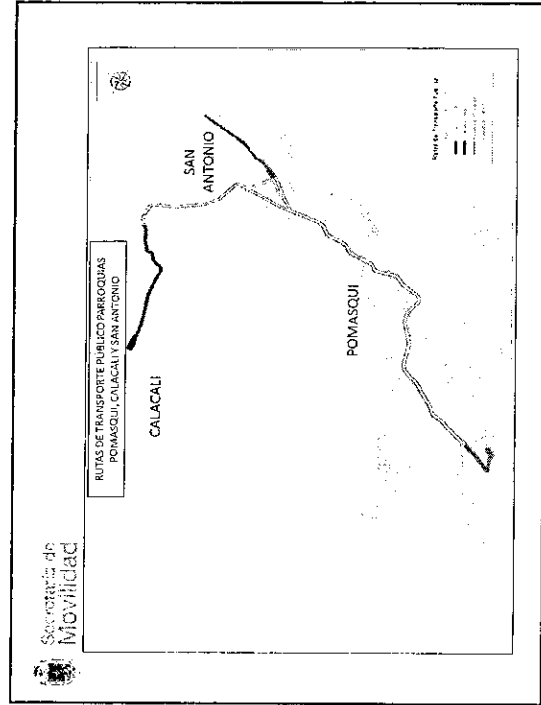
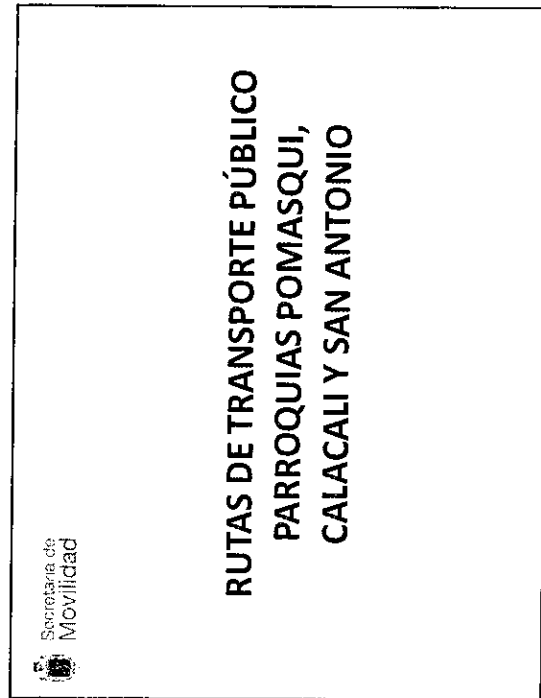
RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO PARROQUIA DE GUAYLLABAMBA



Secretaría de Movilidad

RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO FORMAL
PARROQUIA DE GUAYLLABAMBA

Operadora	Flota Total	# Rutas	Nombre Ruta	Clase de Ruta	Flota
Floa Pichincha	37	2	Guayllabamba - Cileña	Interparroquial	15
		2	El Quinche - Guayllabamba - Cileña	Interparroquial	22
TOTAL					FLOTA = 37
TOTAL RUTAS =					2



**RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO
PARROQUIAS POMASQUI,
CALACALI Y SAN ANTONIO**



**RUTAS DE TRANSPORTE PUBLICO FORMAL
PARROQUIAS POIMASQUI, CALACALI Y SAN
ANTONIO**

RUTAS DE TRANSPORTE PUBLICO FORMAL
PARROQUIAS POIMASQUI, CALACALI Y SAN ANTONIO

Operadora	Flota Total	Rutas #	Nombre Ruta	Clase de Ruta	Flota
Transhemisféricos	67	5	Bicentenario - Pampa - Ofelia	Alimentadora	8
			San Antonio - Ofelia	Alimentadora	22
			Calacali - Ofelia	Alimentadora	6
			Pululahua - Miraflores	Convencional	23
			Pululahua - Panacillo	Convencional	8
TOTAL	RUTAS = 5				TOTAL FLOTA = 67



MARCO REGULATORIO

- La Ordenanza Metropolitana No. 247, establece las competencias, atribuciones, procedimientos para regular el transporte y la movilidad en el DMQ, promulgada el 11 de enero de 2008.
- La Ordenanza Metropolitana No. 194, establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano del Transporte Público de Pasajeros, promulgada el 14 de marzo de 2012.


Las Ordenanzas mencionadas anteriormente deberán ser reformadas para iniciar cualquier proceso de regularización de transporte público.

ANEXO No. 3

**TRANSPORTE CONVENCIONAL
PERIFERICO NO REGULARIZADO
Caso de la AV. SIMON BOLIVAR**

Comisión de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
9 de julio de 2014

UBICACION




La Av. Simón Bolívar, tiene una extensión total de 43.84 km, desde el sector de Santa Rosa al sur, hasta Carapungo al norte y se conecta con las vías de acceso a los valles de Machachi, Los Chillos, Tumbaco y Guayllabamba. Al ser una vía periférica de la ciudad, la mayoría de los viajes que se realizan son de paso y de considerables extensiones.

SERVICIOS ACTUALES

OPERADOR	RUTA	FLOTA OP.	UNIDAD	SERVICIO	OBSERVACIONES
VELEX	MARIN-TROIE	6	BUS TIPO URBANO	REGULARIZADO	
COSBO	UCE-FOCAPI	19	BUS TIPO URBANO	REGULARIZADO	
COSBO	MARIN-CHILLOSALO	26	BUS TIPO URBANO	REGULARIZADO	
COSBO	CUJIBAYA-CHILLOSALO	25	BUS TIPO URBANO	REGULARIZADO	
BRITO-MEJIA	MACHACHI-TREBOL	22	ESPECIAL	INTERCANTONAL	REGULARIZADO PROV.
BRITO-MEJIA	MACHACHI-CARAPUNGO	4	ESPECIAL	INTERCANTONAL	REGULARIZADO PROV.
INTERPROVINCIALES	IT CARASELEN-TT QUITUMBE	40	ESPECIAL	INTERPROVINCIAL	REGULARIZADO PROV.
TRANSPERFERECAS	CARAPUNGO-CUMARAYA	22	ESPECIAL	INTERPROVINCIAL	SIN AUTORIZACION
TRANSPERFERECAS	CARAPUNGO-GUALLALO	36	ESPECIAL	SEMIPRESOS	SIN AUTORIZACION
TAMBO-CUMARAYA	GUAMALO-CUMARAYA	40	MICROBUS	SEMIPRESOS	SIN AUTORIZACION
TRANSPERFERECAS	SPANBOS-ALS CUANDRAS	33	FURGONETA	SEMIPRESOS	SIN AUTORIZACION
METROTRANS	QUITUMBE-CUMARAYA	53	FURGONETA	SEMIPRESOS	SIN AUTORIZACION
TRANS VARIAS	GUALLALO-CUMARAYA	40	FURGONETA	SEMIPRESOS	SIN AUTORIZACION
VARIOS	GUALLALO-CARAPUNGO	50	FURG. AUTOM.	SEMIPRESOS	SIN AUTORIZACION
TOTAL	INVIOLUCAS-QUINDO	45	AUTOMOVIL	SEMIPRESOS	SIN AUTORIZACION
TOTAL SIN AUTORIZACION		450			37

Los datos en celeste corresponden a un estudio presentado por los operadores.

RUTAS SIN AUTORIZACION



[Handwritten signature]

SITIOS DE PARADA Y UNIDADES EN SERVICIO (rutas sin autorización)

Chillogallo

Cumbayá

Av. Simón Bolívar y Panamericana Norte

Av. Simón Bolívar y Autop. Rumiñahui

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

DEMANDA DIARIA

RUTA	PAS/DIA HABIL	%	PAS/SABADO	%
RUTAS AUTORIZADAS	44.150	55	36.800	55
CARAPUNGO-CUMBAYA	7.400		5.900	
CARAPUNGO-GUAJALO	10.400		11.600	
GUAJALO-CUMBAYA	7.400		6.200	
GRANADOS-LAS CUADRAS	1.900		1.000	
QUITUMBE-CUMBAYA	3.900		3.600	
GUAJALO-CUMBAYA	4.500		2.500	
SUB TOTAL SIN AUTORIZACION	35.500	45	29.300	45
TOTAL	79.650		66.100	

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

PASAJEROS QUE SUBEN Y BAJAN POR TRAMOS

TRAMOS VIALES	PAS SUBEN	PAS BAJAN
Chillogallo - Quitumbe - Puente de Guajaló	9.427	8.656
Troje - Interchambiador Morán Valverde (Guajaló)	346	42
Puente de Guajaló - La Forestal	16.995	13.106
La Forestal - Puengasi	5.519	6.783
Puengasi - Autopista G. Rumiñahui	9.143	10.180
Autopista G. Rumiñahui - Morán	7.260	7.112
Autopista G. Rumiñahui - I. Intersección (Cumbayá)	4.266	4.083
I. Intersección y S. Bolívar - Cumbayá	8.375	6.201
I. Intersección (Cumbayá) - I. Granados	853	1.402
I. Granados - I. Zambiza	608	880
Redondeo Ciclista - I. Granados	480	473
R. Coca - R. Ciclista	1.030	763
R. Coca - Av. Inca & Eloy Alfaro	3.498	3.383
Av. Inca & E. Alfaro y I. Zambiza	185	247
I. Zambiza - I. Guabo	679	1.021
I. Guabo - Panamericana & S. Bolívar	10.474	6.978

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ORIGEN Y DESTINO DE VIAJES

Hay siete parroquias que concentran la mayor cantidad de viajes en el par origen-destino: 42400 para días ordinarios y 35000 para los días no ordinarios, estas son:

1. Quitumbe
2. Calderón
3. Cumbayá
4. Puengasi
5. Tababela
6. Jipijapa y,
7. Tumbaco.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ORIGEN Y DESTINO DE VIAJES

Tablas para Jueves y Viernes

WALMIS	Calles	Cumbaya	El Ejido	El Estero	El Estero	El Estero	El Estero	El Estero	El Estero	Total general
Calles	377	2397	1115	769	2161	925	1460	3169	1460	3169
Cumbaya	2429	335	98	975	3166	0	530	8620	0	8620
El Estero	975	0	0	325	682	324	0	3782	0	3782
El Estero	1688	929	372	1933	1670	0	325	5759	0	5759
El Estero	670	4233	1816	1227	797	763	3161	11145	0	11145
El Estero	670	0	0	0	0	0	0	3161	0	3161
Total general	8591	7477	4385	5001	9930	3254	3276	44400	0	44400

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ORIGEN Y DESTINO DE VIAJES

Tabla para día Sábado

WALMIS	Calles	Cumbaya	El Estero	El Estero	El Estero	El Estero	El Estero	Total general
Calles	157	1573	1946	1573	5028	747	393	9438
Cumbaya	1455	275	157	1822	2871	8	79	5880
El Estero	1738	118	197	157	157	747	197	3303
El Estero	904	590	118	435	865	79	197	3185
El Estero	5500	1848	197	848	659	983	8691	
El Estero	315	39	1778	79	354	8	8	2158
El Estero	588	0	0	0	1022	8	39	1958
Total general	8852	4444	4444	4208	9124	2242	1688	35000

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

MOTIVOS DE VIAJE

MOTIVOS DE VIAJE POR RUTAS DE OPERACION

Motivo	Porcentaje	Valor
Otro	9%	3996
Regreso a hogar	25%	10350
Recreación	6%	2484
Compras	2%	816
Trámites	5%	2040
Estudios	6%	2484
Trabajo	48%	19872
Total general		41444

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

MARCO LEGAL VIGENTE

Ordenanza Metropolitana 247:
 Disposición General Décima Primera.- Señala que por un plazo de 10 años (hasta el año 2018) no se aceptarán solicitudes tendientes a la constitución de nuevas operadoras de transporte; en caso de inminente necesidad faculta al Sr. Alcalde del DMQ a disponer que se realice un estudio técnico para su aprobación en el Concejo Metropolitano.

Ordenanza Metropolitana 194:
 Art. 21.- Del procedimiento de delegación a la iniciativa privada.- Señala que la Autoridad convocará a las Operadoras de la zona de influencia para la prestación del servicio requerido, en caso de no llegar a un acuerdo se encargará a la EPM que corresponda.

[Handwritten signature]